



VOTO

PROCESSO: 00058.018306/2018-94

INTERESSADO: AFONSO CELSO SCHEMIN

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, estabelece a competência da Agência para regular e fiscalizar os serviços aéreos, a segurança da aviação civil e a habilitação de mecânicos de manutenção aeronáutica; reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções cabíveis, bem como, decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. Adicionalmente, a Resolução nº 472/2018, nos arts. 35 e 46, estabelece competência à Diretoria para deliberar sobre pedidos de recurso no âmbito dos Processos Administrativos Sancionadores que resultaram em sanção de cassação e cuja admissibilidade foi aferida pela autoridade competente para julgamento em instância anterior.

1.3. Nesse sentido, resta evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar e julgar o presente recurso administrativo.

2. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. O autuado reapresentou argumentos já analisados pela primeira instância, sobre os quais, notadamente com relação à prescrição da pretensão punitiva, adota-se como razões de decidir a análise proferida pela SFI (3162795) nos termos do §1º do art. 50 da Lei 9.784/1998.

2.2. Com relação à alegação de que a decisão recorrida é nula porque deixou de analisar todos os argumentos apresentados pela Defesa, cabe mencionar a manifestação da Procuradoria Federal junto à ANAC,^[1] no sentido de que, *“consoante entendimento firmado pelo Superior Tribunal de Justiça acerca do §1º do art. 489 do CPC 2015 e da fundamentação das decisões, o julgador não está obrigado a responder a todas as questões suscitadas pelas partes, quando já tenha encontrado motivo suficiente para proferir a decisão, possuindo o dever de enfrentar apenas as questões capazes de infirmar (enfraquecer) a conclusão adotada na decisão recorrida.”*

2.3. Outrossim, o rigor procedimental^[2] foi criteriosamente observado, tendo o interessado se manifestado em sede de Defesa e na presente instância recursal. Em ambas foi garantido ao autuado expor seus argumentos, fatos e apresentar quaisquer provas a seu favor^[3], portanto, não há fundamento para a alegação da Defesa de que a ANAC não possibilitou a produção de outras provas.

2.4. Os demais argumentos recursais referem-se ao mérito da matéria, sobre os quais passa-se à análise do que é relevante para as razões de decidir.

I - Das considerações iniciais

2.5. De forma geral, as manutenções de aeronaves são executadas em 3 etapas distintas. Inicia-se com a execução dos serviços em si, momento em que é aberta a Ordem de Serviço, são realizadas vistorias, pesquisas de panes, correções, substituições de componentes, reparos, entre outras. Concluída a execução, passa-se à inspeção, com o intuito de avaliar se a aeronave atende aos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis e relacionados aos serviços executados. Assim, caso a aeronave seja considerada apta, procede-se à conclusão de todas as anotações dos registros e é aprovado o retorno ao serviço da aeronave.

2.6. Para cada etapa, a Organização de Manutenção designa profissionais responsáveis, cujas atividades são prerrogativas exclusivas de detentores de licença de *Mecânico de Manutenção Aeronáutica* (MMA) devidamente habilitados pela ANAC para o escopo da atividade a ser executada.

2.7. Segundo constam nos Relatórios Trimestrais de Pessoal Técnico^[4] acostados aos autos pela Defesa, durante o período das infrações, o MMA *Afonso Celso Schemin* figurou como *Responsável Técnico*^[5] (RT) da *Organização de Manutenção Horus Aéreo Táxi Ltda. EPP* e, também, era incumbido pelas *aprovações de retorno ao serviço após a manutenção*^[4]. A responsabilidade pela atividade de *inspeção*^[4] estava a cargo do MMA *Paulo César Machado*.

II - Das infrações

Ordem de Serviço (OS) nº 676

2.7.1. Trata-se de serviços de manutenção na aeronave PT-YLN realizada em 27/05/2013, na qual registrou-se a substituição de dois componentes, *Actuor Assy* e do *Fanshaft and Bearing Assy*. O Recorrente foi o responsável pela execução do serviço e pela aprovação da aeronave para retorno ao serviço.

2.7.2. A fiscalização constatou que não foram registradas no Diário de Bordo da aeronave a manutenção nem as substituições dos componentes. E mais, conforme o Diário de Bordo, essa aeronave atingiu o total de horas registrado na OS, somente em 15/08/2013, portanto, mais de três meses após o indicado no registro da manutenção pela OM.

2.7.3. Alega a Defesa que existiu um erro de registro na OS porque os componentes, de fato, não foram substituídos naquela data e, assim, não deveriam constar anotações no Diário de Bordo. Quanto à divergência entre a hora total registrada na OS e a constante no Diário de Bordo, a defesa justificou que utilizou o horímetro da aeronave por ser mais preciso e recomendado no manual do fabricante. E por fim, em seu recurso o recorrente alega que executou os serviços de manutenção na data da respectiva OS e não realizou nenhum ato de inspeção, portanto, não cometeu nenhuma infração.

2.7.4. Pois bem, as alegações não merecem prosperar.

2.7.5. A infração cometida pelo autuado refere-se ao fato de ele ter atestado, na referida OS, que executou a substituição dos componentes supramencionados. A Ordem de Serviço é clara ao constar, tanto nos campos dos serviços a serem executados que realizaria a substituição dos componentes como no campo referente aos serviços executados, que realmente as peças haviam sido substituídas.

2.7.6. O procedimento, os registros do procedimento e o cumprimento de cada etapa da manutenção são de importância ímpar para a garantia da aeronavegabilidade da aeronave, bem como para um sistema eficiente, rastreável e confiável dos registros.

2.7.7. Portanto, ao atestar que realizou a substituição de componentes que não foram efetivamente substituídos, o interessado evidencia conduta no mínimo negligente com a atividade técnica de elevada responsabilidade, ainda mais por ser o Responsável Técnico da OM. Outrossim, como a OS não condiz com os fatos, o recorrente é corresponsável pela emissão de um documento ideologicamente falso. Resta, portanto, evidente a conduta infracional.

Ordem de Serviço nº 691

2.7.8. Trata-se da inspeção de 100 horas na aeronave PT-YLN, iniciada em 01/09/2013 e concluída no dia seguinte, em que o Recorrente figurou como inspetor.

2.7.9. Em consulta à Polícia Federal, verificou-se que no período entre 31/08/2013 e 07/09/2013 o autuado encontrava-se ausente do país. Não obstante, conforme consta no Diário de Bordo, os voos imediatamente antes e depois da manutenção também ocorreram no período em que o autuado se encontrava fora do país.

2.7.10. A Defesa alega que o serviço foi executado por outro profissional do quadro da empresa, devidamente habilitado e que, portanto, não houve prejuízo, má-fé, dolo ou intuito fraudulento e que não colocou em risco a segurança do voo.

2.7.11. As alegações também não merecem prosperar.

2.7.12. Sob esse aspecto, resta mais do que evidente que o registro da inspeção dos serviços executados, frisa-se, INDISPENSÁVEL ao retorno ao serviço da aeronave, é ideologicamente falso, vez que não foi realizada a inspeção pelo Recorrente na data que consta na Ordem de Serviço.

2.7.13. Ao assinar, de forma deliberada e ciente, um documento ideologicamente falso, e que visava atestar que o helicóptero estava apto a ser tripulado e operado, concursou para que os parâmetros de segurança do voo não tivessem sido auferidos conforme previstos nos regulamentos e pela própria organização de manutenção.

2.7.14. Hipoteticamente, conforme alega a Defesa, se a inspeção foi realizada por outro profissional habilitado da empresa, este é quem deveria figurar como responsável pelos serviços realizados. No entanto, a OS foi assinada de forma retroativa pelo profissional que sequer encontrava-se no país.

2.7.15. Resta claro que essa conduta descumpriu o princípio normativo que disciplina a manutenção de aeronaves, concorrendo para o risco da segurança do voo. E, nesse sentido, o RBAC 43.12 é cristalino ao alertar que qualquer pessoa que faça ou induza que seja feita anotação fraudulenta ou intencionalmente falsa em qualquer registro para demonstrar conformidade com qualquer requisito previsto pelo regulamento poderá ter sua licença de mecânico de manutenção aeronáutica suspensa ou cassada.

Ordens de Serviços nºs 717, 732, 800, 801, 817 e 850

2.7.16. A OS nº 717 refere-se à inspeção de 50 horas da aeronave PT-HVM, realizada em 25/01/2014, onde figurou como executante o Sr. Mário Sérgio Machado e como inspetor o Sr. Paulo Cezar Machado. Contudo, o Sr. Afonso Celso Schemin autorizou o retorno ao serviço da aeronave, sem que o responsável pela inspeção, efetivamente tivesse cumprido sua atribuição pois encontrava-se fora do país.

2.7.17. As OS nºs 732 e 850 se referem à inspeção de 50 horas da aeronave PT-YLN, sendo a primeira, aberta em 29/04/2014 e concluída no dia seguinte, e a última, realizada em 03/10/2016. De ambas consta que o Recorrente foi o responsável pela execução e pela aprovação do retorno ao serviço e o Sr. Paulo Cezar Machado, pela inspeção, porém este encontrava-se ausente do país quando

dessas manutenções. Mais uma vez, o Sr. Afonso Celso Schemin não poderia autorizar a aeronave para retornar ao serviço sem que antes fosse efetivamente cumprida a etapa de *inspeção*. Segundo o que consta nos registros da OS, essa inspeção, em tese, só poderia ter sido realizada pelo responsável quando ele retornasse ao Brasil, mas antes disso o Recorrente já tinha aprovado o retorno da aeronave ao serviço.

2.7.18. A OS nº 800 registrou a inspeção anual e de 100 horas da aeronave PR-GBJ, aberta em 11/08/2015 e fechada em 13/08/2015, e que teve como executante o Sr. Paulo Cezar Machado e como inspetor o Sr. Afonso Celso Schemin. Consta no Sistema de Aviação Civil (SACI) da ANAC que a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) foi atestada pelo Recorrente, em 13/08/2015, comprovando o término do serviço nesta data. Já a OS nº 801 refere-se à inspeção de 100 horas da aeronave PT- HOE, realizada entre 11/08/2015 e 13/08/2015, e a OS nº 817 refere-se a inspeção anual da aeronave PR-WFE, realizada em 18/11/2015. Ambas tiveram como executantes o Sr. Paulo Cezar Machado e como inspetor o Sr. Afonso Celso Schemin. Consta no Sistema de Aviação Civil (SACI) da ANAC que a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) dessa última aeronave foi atestada pelo Recorrente, em 11/11/2015, comprovando o término do serviço nesta data.

2.7.19. Nas OS anteriormente mencionadas (800, 801 e 817), o Recorrente foi o responsável pela inspeção e pela aprovação do retorno ao serviço. Nesse caso, a questão é: como o recorrente poderia atestar uma inspeção final do serviço de manutenção se o responsável pela execução estava fora do país? Ao atestar um serviço em que a etapa anterior não foi concluída por seu responsável, caracteriza-se um procedimento fraudulento, visto que a aeronave não estava apta a esta etapa da manutenção. Frisa-se, era IMPRESCINDÍVEL que o responsável pela execução tivesse acompanhado os serviços e atestado presencialmente sua conclusão, antes que o Recorrente pudesse realizar qualquer tipo de inspeção. Resta inequívoca a violação deliberada ao procedimento normativo da prática de manutenção de aeronaves.

2.7.20. De forma geral, a Defesa argumenta que o Recorrente realizou as atividades e que detinha plena habilitação para tanto (até mesmo as atividades assinadas por outro profissional), que contou com o apoio de toda a equipe da OM Horus Aéreo Táxi Ltda e que as conclusões da ANAC estão equivocadas, ao lhe imputar o cometimento de infrações quando, na verdade, quem estava fora do país era o Sr. Paulo Cezar Machado.

2.7.21. Novamente, as alegações não merecem prosperar.

2.7.22. Assumir, *a posteriori*, no âmbito de um Processo Administrativo Sancionador - PAS que um profissional realizou o serviço atribuído especificamente a outro, significa dizer que, no limite, não há qualquer garantia da fidelidade entre quem realmente executa os serviços dessa organização de manutenção e quem simplesmente assina como responsável pelo serviço. No extremo, não há como o regulador acreditar em qualquer um dos registros constantes das Ordens de Serviços, dos Diários de Bordo ou dos sistemas da ANAC apresentados, quando o Recorrente alega que executou atividades assinadas por outro mecânico e que isso é o suficiente para atestar sua regularidade. Resta claro que não há, nesta situação, compromisso com a lógica normativa da garantia de um sistema de manutenção seguro, eficaz e rastreável.

2.7.23. Nesse sentido, cumpre mencionar que a Agência tem envidados esforços na direção de uma regulação mais responsiva que requer de seu credenciado não apenas a capacidade técnica, mas, sobretudo, confiabilidade, pois esses pilares conferem segurança à concessão de certificados para o exercício de atividades reguladas. Violar a boa-fé e a lealdade que rege as relações entre administrado e Administração fere a essência da regulação praticada pela Agência.

III - Síntese das infrações

2.8. Por todo o exposto, observa-se que o Sr. Afonso Celso Schemin: (i) de forma intencional violou a sistemática procedimental normativa ao liberar aeronaves para o retorno ao serviço quando etapas de execução ou inspeção não foram devidamente executadas por seus responsáveis designados; (ii) contribuiu para registros ideologicamente falsos, com a finalidade de demonstrar conformidade a

requisitos regulamentares; (iii) agiu de forma, no mínimo, negligente ao atestar serviço que não foi executado, concorrendo para registro inverídico; (iv) atestou a responsabilidade pela etapa de inspeção de uma aeronave quando ele se encontrava fora do país; (v) afirma que executou serviços técnicos cujos registros estão assentados em nome de outro profissional.

2.9. Portanto, no exercício das funções de *Mecânico de Manutenção Aeronáutica*, o Recorrente incorreu em infrações ao disposto no inciso I do art. 299 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) ao praticar condutas que demonstraram falta de idoneidade para o exercício das prerrogativas do certificado de habilitação técnica concedido pela ANAC.

“Art. 299. Será aplicada multa de até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

I - procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;”

IV - Das penalidades

2.10. A Resolução nº 472/2018 determina que na aplicação de sanção restritiva de direitos deve ser considerada a gravidade dos fatos apurados, observando-se as normas específicas, bem como, a existência de práticas ou circunstâncias que evidenciem violação ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração.

2.11. Por seu turno, o regulamento específico – RBAC 43.12, deixou claro que qualquer pessoa que faça ou induza que seja feita, qualquer anotação fraudulenta ou intencionalmente falsa em qualquer registro para demonstrar conformidade com qualquer requisito previsto pelo regulamento poderá ter sua licença de mecânico de manutenção aeronáutica suspensa ou cassada.

43.12 Registros de manutenção – falsificação, reprodução ou alteração

(a) Ninguém pode fazer ou induzir que seja feita:

(1) qualquer anotação fraudulenta ou intencionalmente falsa em qualquer registro ou relatório cuja produção, conservação ou uso para demonstrar conformidade com qualquer requisito previsto por este regulamento seja requerido;

(2) qualquer reprodução, com propósito fraudulento, de qualquer registro ou relatório requerido por este regulamento; ou

(3) qualquer alteração, com propósito fraudulento, de qualquer registro ou relatório requerido por este regulamento.

(b) Qualquer pessoa que cometa um ato proibido pelo parágrafo (a) desta seção poderá ter sua licença de tripulante, despachante operacional de voo ou mecânico de manutenção aeronáutica, ou seu certificado de organização de manutenção, de operador ou de produção ou, ainda, sua autorização de produção segundo uma OTP, um APAA ou suas especificações de produtos ou processos, como aplicável, suspensos ou cassados pela ANAC.

2.12. A inobservância deliberada de uma etapa em um processo de manutenção de aeronaves visando sua aprovação para retorno ao serviço, bem como, registros ideologicamente falsos em Ordens de Serviços, Diários de Bordo ou no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil – SACI, são infrações graves e intentam deliberadamente contra o interesse público.

2.13. A sanção deve cumprir o papel repressor, desincentivando a reincidência da prática, e educativo, mostrando ao infrator e aos demais regulados que esse tipo de infração é uma afronta ao interesse público e uma violação ao dever de lealdade do profissional perante à ANAC.

2.14. Com relação à penalidade de multa, concordo com a decisão em primeira instância, tanto em relação à identificação da existência de uma circunstância atenuante, porque o autuado não possuía multa lançada no último ano quando da referida decisão, quanto à presença de duas circunstâncias

agravantes. A primeira agravante pela obtenção de vantagens resultantes da infração, visto que, as aeronaves ao invés de permanecerem em manutenção aguardando o retorno ao país do Sr. Paulo Cezar Machado foram liberadas pelo Recorrente, reduzindo de forma significativa o tempo que as aeronaves ficaram fora de serviço. Já a outra circunstância agravante, exposição ao risco da segurança de voo, foi amplamente discutida neste Voto.

2.15. Sem embargo, não se verifica infração continuada como arguido pela Defesa, pelo contrário, as condutas delitivas se deram de forma deliberadas, seletivas e específicas.

2.16. Assim, deve-se aplicar 8 (oito) multas no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) cada, o que corresponde ao valor máximo da penalidade imposta à infração constante no Anexo I à Resolução ANAC nº 25/2008, na linha de código FIP, de ementa “*I - Procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelam falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas do certificado de habilitação técnica*”, vigente à época da infração.

2.17. Por outro lado, para que se alcance o efeito repreensivo previsto nas normas supramencionadas, a sanção restritiva de direitos deve ser proporcional à conduta praticada. Tendo em vista as múltiplas infrações de gravidades substanciais praticadas, é dever desse órgão regulador cassar a licença de Mecânico de Manutenção Aeronáutica de que o infrator é titular. Assim, considerando que, quando da decisão em 1ª instância o infrator encontrava-se com sua habilitação cautelarmente suspensa, é razoável que os efeitos da cassação conte a partir daquela Decisão.

3. CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO** pelo **CONHECIMENTO** do recurso, para no mérito **NEGAR-LHE PROVIMENTO**, mantendo a Decisão exarada pela Superintendência de Ação Fiscal (SEI 3162795), com os efeitos da cassação iniciados a partir da Decisão em primeira instância.

3.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN para comunicação à Polícia Federal sobre o resultado da deliberação e demais providências cabíveis.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor

[1] Parecer nº 00158/2019/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, de 29 de agosto de 2019 (Doc. nº 3432482), em tese análoga, apresentada pela Concessionária do aeroporto de Viracopos, no âmbito do Processo nº 00058.536344/2017-43.

[2] Imposto pela Lei nº 9.784/1999 e pela Resolução ANAC nº 472/2018

[3] Lei 9.784/1999

Art. 36. Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

Art. 37. Quando o interessado declarar que fatos e dados estão registrados em documentos existentes na própria Administração responsável pelo processo ou em outro órgão administrativo, o órgão competente para a instrução proverá, de ofício, à obtenção dos documentos ou das respectivas cópias.

Art. 38. O interessado poderá, na fase instrutória e antes da tomada da decisão, juntar documentos e pareceres, requerer diligências e perícias, bem como aduzir alegações referentes à matéria objeto do processo.

§ 1º Os elementos probatórios deverão ser considerados na motivação do relatório e da decisão.

§ 2º Somente poderão ser recusadas, mediante decisão fundamentada, as provas propostas pelos interessados quando sejam ilícitas, impertinentes, desnecessárias ou protelatórias.

[4] Manifestação Ref. A.I nº 004800/2018 (1930245)

[5] 145.151 Requisitos de pessoal

Cada organização de manutenção certificada deve:

(a) designar uma pessoa com vínculo contratual com a organização de manutenção como GR, a ser cadastrada na ANAC;

(a)-I no caso de organização de manutenção localizada no Brasil, designar pelo menos um RT com vínculo contratual, a ser cadastrado na ANAC conforme estabelecido no Apêndice A-I deste regulamento. O RT cadastrado na ANAC pode representar tecnicamente o GR perante a ANAC.



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 26/05/2020, às 19:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4368775** e o código CRC **E45B9005**.

SEI nº 4368775